2012 RAPPORT DU PREMIER TRIMESTRE

ÉVOLUTION

TRANSFORMATION

CONNECTION

UN CHOIX VERT

VIA Rail Canada

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT 2

LE PREMIER TRIMESTRE EN CHIFFRES 4

ÉTAPES CLÉS DE LA TRANSFORMATION 6

- Investissements en immobilisations 6
  - Voies ferrées 6
  - Trains 6
  - Gares 6
- Technologie et expérience-client 7
- Nouvelles liaisons Montréal – Ottawa – Toronto 7
- Gestion selon la méthode Lean 8
- Médias sociaux 8

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS 9

COLLECTIVITÉS ET GOUVERNANCE 10

- Recherche-action en matière de sécurité 10
- Le conseil d'administration 10
- Langues officielles 11
- Accès à l'information et confidentialité 11
- Engagement communautaire 11
- Frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences 11

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 12

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS 18

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Au premier trimestre de 2012, VIA a fait face à un certain nombre de défis relatifs aux produits et à l'achalandage. Tandis que la performance de nos trains de grand parcours dans l'Est canadien et dans l'Ouest canadien est demeurée relativement semblable à celle de 2011, la croissance affichée l'an passé par les liaisons du corridor Windsor – Québec ne s'est pas poursuivie. Cela est surtout attribuable à l'hiver doux, qui a contribué à la hausse des déplacements en voiture, et au lancement de nouveaux services aériens et de trains de banlieue dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

Nous avons lancé un certain nombre d'initiatives de marketing durant le trimestre pour répondre à ces défis, et nous continuerons à peaufiner nos activités de marketing afin que plus de personnes choisissent le train dans les mois à venir. Parallèlement, nous avons resserré les contrôles des coûts pour aider à compenser la baisse des produits.

Nous avons aussi réalisé d'excellents progrès dans le cadre d'initiatives visant à offrir plus d'avantages à nos clients et à favoriser la durabilité de notre croissance future :

- La ponctualité s'est considérablement améliorée par rapport au premier trimestre de 2011. C'est la ponctualité qui revêt le plus d'importance pour nos voyageurs, et nous en avons fait une priorité dans tous les aspects de nos activités. Nos efforts produisent d'excellents résultats.

Le président et chef de la direction,
Marc Laliberté

- Nous avons lancé en janvier un nouvel horaire pour les liaisons du Corridor, qui offre plus de départs aux clients, dont un nouveau train express qui effectue le trajet entre Ottawa et Toronto en moins de quatre heures. Ces liaisons améliorées devraient attirer chaque année plus de 100 000 clients additionnels.

- Nous avons restructuré l'entreprise pour intégrer toutes les activités d'exploitation sous une même chaîne hiérarchique axée sur le client, et décentralisé nos équipes d'exploitation en trois régions. Les décisions d'exploitation sont ainsi prises plus près des différents marchés que nous servons à l'échelle du Canada.

- Nous avons lancé un nouveau service de réservation mobile, grâce auquel les clients peuvent réserver des sièges directement à partir de leur téléphone intelligent. C'est le premier d'un certain nombre d'initiatives clés figurant dans notre programme technologique qui consistent à accélérer et à simplifier l'accès pour les clients, à améliorer l'efficacité et à réduire les coûts.

- Nous avons mené à bien plus de 10 projets Lean – projets qui consistaient à améliorer l'efficacité de l'exploitation tout en offrant une valeur accrue à la clientèle. Ces projets font partie de la stratégie de gestion Lean de VIA, appliquée dans l'ensemble de la Société, qui vise à augmenter la valeur et à éliminer le gaspillage.

Ces initiatives soulignent les progrès réalisés au fur et à mesure que nous apportons des améliorations considérables à la voie, aux trains, à la technologie et aux gares, financées par le gouvernement du Canada, et que nous concentrons nos efforts dans le but de tirer parti des avantages commerciaux liés à cet investissement. Nous transformons le rail voyageurs pour qu'il apporte davantage de valeur aux Canadiens et pour en faire un service plus pertinent, plus efficace et plus viable financièrement pour l'avenir.

En conclusion, je dois aussi mentionner, avec une grande tristesse, l'accident tragique survenu le 26 février à Burlington (Ontario). Le déraillement du train 92 de VIA a blessé plusieurs voyageurs et entraîné le décès de trois mécaniciens de locomotive : Ken Simmonds, 56 ans, Peter Snarr, 52 ans, et Patrick Robinson, 40 ans. Nous collaborons avec le Bureau de la sécurité des transports et le CN afin de déterminer la cause de l'accident. Alors que nous pleurons la perte de nos collègues et prions pour leurs familles, l'événement nous rappelle constamment de rester vigilants et de maintenir notre engagement soutenu à l'égard de la sécurité dans tous les aspects de nos activités, pour nos voyageurs, nos employés et tous les Canadiens.

PREMIER TRIMESRTE EN CHIFFRES

	Q1-2012	Q1-2011
STATISTIQUES CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)		
Produits voyageurs	**55,5**	57,1
Produits totaux	**60,7**	61,6
Charges d'exploitation	**153,9**	142,6
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	**79,5**	61,7
Amortissement du financement en capital reporté	**15,8**	11,3
Dépense d'impôt sur les résultats	**0,5**	0,1
Résultats nets et résultat global	**1,6**	(8,1)
Dépenses en immobilisations	**43,3**	55,8
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS		
Nombre de voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**176**	183
Total de sièges-milles (EN MILLIONS)	**362**	348
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS) (1)	**53,0**	44,4
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**30,9**	30,9
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 640**	1 628
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**9 700**	9 286
Cœfficient d'occupation moyen (%)	**49**	53
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**107**	112
Ponctualité (%)	**88**	77
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de l'année	**2 716**	2 757

(1) : Déficit avant amortissement du financement en capital reporté et des charges d'impôts sur les bénéfices

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES, PREMIER TRIMESTRE DE 2012

Groupe de Service	Produits voyageurs (EN 000 $)	Passagers (EN '000)	Voyageurs-milles (EN '000)	Financement de l'État (PAR VOYAGEURS-MILLES)
Corridor interville Québec – Windsor	**47 550 $**	**869**	**141 933**	**0,32 $**
Voyages longs parcours et tourisme				
Canadien	**3 745**	**15**	**16 127**	**1,06**
Océan	**2 962**	**34**	**13 687**	**0,76**
Liaisons essentielles	**791**	**16**	**4 011**	**3,09**

ÉTAPES CLÉS DE LA TRANSFORMATION

VIA transforme le rail voyageurs au Canada pour mieux servir les Canadiens, améliorer sa performance financière et positionner le rail voyageurs en vue de sa croissance future.

Depuis 2007, le gouvernement du Canada a consacré 923 millions de dollars à l'amélioration de la voie ferrée, à la modernisation des gares voyageurs ainsi qu'à la modernisation des trains voyageurs et de la technologie. Pour tirer profit des avantages apportés par cet investissement, VIA transforme ses propres activités d'exploitation dans le but d'améliorer l'efficacité et d'apporter plus de valeur à ses clients. Parallèlement, VIA ajuste davantage ses services ferroviaires aux différents marchés canadiens, en offrant des horaires, une capacité et des tarifs qui correspondent à la demande du marché.

INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Le site Web Transformer VIA (www.viarail.ca/transformerVIA) fournit de l'information à jour sur de nombreux travaux relatifs aux trains, à la voie et aux gares qui sont en cours à l'échelle de son réseau. Des galeries d'images et des renseignements supplémentaires forment un outil de référence en ligne complet pour l'ensemble des projets.

Voies ferrées

En janvier 2012, VIA a terminé un projet de 50 millions de dollars pour l'amélioration du tronçon de voies qu'elle possède dans le corridor Windsor – Québec (subdivisions Alexandria, Smiths Falls et Chatham). Ces améliorations permettront aux trains de circuler plus efficacement, tout en rehaussant la sécurité et la sûreté de l'exploitation des trains.

Les projets d'accroissement de la capacité des voies appartenant au CN entre Brockville et Toronto se sont également poursuivis, ce qui permettra à VIA d'exploiter des trains voyageurs plus fréquents entre Ottawa et Toronto et d'accroître la fréquence des liaisons entre Montréal et Toronto.

Trains

VIA remet à neuf la plupart de ses locomotives et voitures voyageurs pour prolonger leur durée de vie, améliorer leur efficacité et leur performance environnementale, ainsi que le confort des clients et le service offert – dont une meilleure accessibilité pour les gens ayant des besoins spéciaux en matière de mobilité.

Au 31 mars 2012, 42 des 53 locomotives F-40 de VIA étaient terminées, de même que six des 59 voitures voyageurs Renaissance de VIA et 10 des 98 voitures voyageurs LRC (Léger, Rapide, Confortable). Six autorails doivent encore être terminés. Au cours du trimestre, VIA a interrompu la portion résiduelle du contrat pour les voitures Renaissance ainsi qu'une partie du contrat pour les voitures LRC, à la suite de l'incapacité du fournisseur à respecter l'échéancier de livraison. Nous établissons actuellement un nouvel échéancier pour ces travaux.

Gares

VIA améliore et modernise les gares voyageurs clés dans l'ensemble du pays pour servir les clients plus efficacement et pour répondre aux besoins en matière d'exploitation et de sécurité.

En janvier 2012, VIA a terminé la restauration du salon Panorama à la gare Union de Toronto, qui fait plus que doubler l'espace offert par l'ancien salon desservant les voyageurs de la classe Affaires et ceux de la classe Voiture-lits. Le nouveau salon est l'un des nombreux projets en cours à la gare qui consistent à augmenter le volume de clients et à faire de la gare une destination de choix pour les voyageurs, tant avant qu'après leur voyage.

En mars, VIA a terminé la phase initiale de construction d'une nouvelle gare à Belleville (Ontario). Dans cette gare maintenant ouverte, on retrouve un nouveau quai central, qui desservira la troisième voie que l'on construira plus tard cette année. La nouvelle gare entièrement accessible permettra d'accueillir les voyageurs toujours plus nombreux chaque année.

TECHNOLOGIE ET EXPÉRIENCE-CLIENT

VIA développe et met en œuvre de nouvelles technologies pour rehausser l'expérience du client à l'égard du rail voyageurs. En mars, VIA a lancé un nouveau moteur de réservation mobile, grâce auquel les clients qui possèdent un téléphone avec accès Internet peuvent : acheter des billets ou des laissez-passer ferroviaires; obtenir des mises à jour en temps réel sur les heures de départ et d'arrivée de tous les trains du Corridor; tenir à jour leur profil de client en ligne pour accélérer et faciliter l'achat de billets. Les membres du Programme VIA Préférence peuvent aussi utiliser le moteur de réservation mobile, en plus du site viarail.ca, pour échanger leurs points contre des billets de train.

Au premier trimestre de 2012, VIA a aussi continué la mise à l'essai de téléphones BlackBerry par le personnel de bord; nous prévoyons que ces employés obtiendront tous leur appareil cette année. Le système permet au personnel d'accéder à la liste des voyageurs et à de l'information sur ces derniers, ainsi que de connaître l'état des trains en temps réel. Il sera également intégré à la nouvelle technologie d'émission de billets électronique de VIA qui sera mise en œuvre plus tard cette année. Parmi les autres avantages, une fois terminé, le projet d'émission de billets électronique permettra à VIA de simplifier et d'améliorer l'expérience des clients lorsqu'ils cherchent de l'information sur les horaires, effectuent des réservations et achètent des billets. Les directeurs des services à bord des trains, de même que les employés dans certaines gares, pourront contrôler les billets en utilisant leur téléphone intelligent et un lecteur.

VIA a en outre lancé un nouveau système de suivi de l'information sur l'état des trains, fondé sur sa plateforme Wi-Fi améliorée à bord des trains. Le nouveau système utilise la technologie GPS pour mettre à jour, toutes les 10 secondes, l'information sur l'emplacement, la vitesse et la direction de chaque train dans le Corridor.

NOUVELLES LIAISONS MONTRÉAL – OTTAWA – TORONTO

VIA a lancé de nouveaux horaires pour les liaisons Montréal – Ottawa – Toronto en janvier, et ajouté de nouveaux trains express.

Les nouveaux trains express Ottawa – Toronto effectuent le trajet sans halte en seulement 3 heures et 57 minutes. Les clients d'Ottawa peuvent maintenant profiter d'un nouveau départ tard en soirée à destination de Montréal, ce qui leur permettra de quitter Ottawa après le souper. Les voyageurs de Montréal voulant se rendre à Ottawa ont eux aussi davantage de choix de départs en fin de journée.

Ces modifications aux horaires offrent maintenant deux nouveaux trains aux personnes voyageant entre Montréal et Toronto, ce qui porte à dix le nombre de départs en semaine.

Ces améliorations sont rendues possibles grâce aux importants investissements en immobilisations que le gouvernement fédéral a effectués pour améliorer et accroître la capacité des voies dans la région. VIA prévoit ajouter plus de trains entre Toronto et Montréal à mesure que d'autres projets d'infrastructure seront complétés.

GESTION SELON LA MÉTHODE LEAN

L'approche Lean fournit un ensemble de techniques grâce auxquelles on peut améliorer l'efficacité en analysant les activités commerciales et en se concentrant sur la valeur de ces activités aux yeux du client, en éliminant les efforts et l'utilisation de ressources qui n'ajoutent pas de valeur. VIA a commencé à suivre la méthode Lean en 2010-2011. Nous avons formé des accompagnateurs et sensibilisé les gens à l'égard du processus à l'échelle de l'entreprise, et lancé des projets Lean pour des aspects tels que l'amélioration de la ponctualité, la résolution des plaintes des clients et la réduction des retards liés à l'entretien du matériel roulant.

VIA vient de passer à l'étape suivante de la méthode Lean : trouver des projets d'amélioration de plus grande envergure, incorporer le processus Lean à la gestion quotidienne et favoriser la culture d'entreprise Lean partout dans l'entreprise.

Au 31 mars 2012, 13 projets et initiatives Lean étaient terminés, et 21 autres projets étaient en cours.

MÉDIAS SOCIAUX

VIA a été l'une des premières entreprises canadiennes à faire de la promotion au moyen des services de médias sociaux en ligne, et tient des blogues actifs sur le voyage depuis plusieurs années. En 2011, VIA a élargi son utilisation des médias sociaux afin d'établir un lien avec les clients, les collectivités et les intervenants par l'intermédiaire de Facebook (facebook.com/viarailcanada) et de Twitter (twitter.com/via_rail). En plus du courriel et du site Web primé de VIA (viarail.ca), les médias sociaux aident VIA à maintenir une forte présence en ligne. Comptant plus de 70 000 fans et abonnés – nombre qui ne cesse de croître – les médias sociaux permettent à VIA de maintenir un dialogue dynamique avec ses clients chaque jour.

En février 2012, VIA a élargi sa présence dans les médias sociaux grâce au lancement d'un nouveau blogue d'entreprise, VIA Évolution (VIAEvolution.ca). Le blogue présente chaque semaine des commentaires et réflexions de membres de la direction de VIA sur la stratégie d'entreprise, les initiatives et les activités de VIA, et donne l'occasion d'expliquer les raisons étayant les décisions opérationnelles de VIA. Il offre aussi aux lecteurs l'occasion d'émettre des commentaires ou de poser des questions à propos de ces décisions.

Également en février, VIA a coanimé, à Toronto, une discussion en direct et en ligne sur les médias sociaux dans le cadre de la Semaine des médias sociaux 2012, tenue à l'échelle mondiale. Ayant généré plus de 5,6 millions d'impressions en ligne en trois heures, et un total de 7,5 millions d'impressions en 48 heures, l'événement a été la session la plus populaire de la semaine.

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

VIA utilise les indicateurs de performance ci-dessous, qui font partie intégrante de sa méthode Lean. Pour obtenir des renseignements détaillés sur la performance financière et d'exploitation durant le trimestre, veuillez consulter la section Commentaires et analyse de la direction.

	Q1-2012	Q1-2011
Produits totaux par employé (en milliers de dollars) Cumul annuel des produits, divisé par le nombre d'employés Mesure de la productivité.	**89**	89
Produits voyageurs par siège mille disponible (en cents) Produits divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**15**	16
Coûts directs par siège mille disponible (en cents) Coûts directs divisés par le nombre de sièges-milles disponibles.	**24**	25
Ponctualité (en pourcentage) Ne comprend pas les liaisons essentielles	**88**	77
Assiduité au travail (en pourcentage) Nombre total d'heures d'absence par mois, divisé par le nombre total d'heures de travail possibles par mois.	**92**	91
Incidents ferroviaires par million de trains milles Comprend : les collisions entre deux trains; les déraillements au cours desquels au moins une roue quitte la voie; tous les manquements au règlement. Ne comprend pas : les accidents survenus aux passages à niveau et les accidents causés par des intrusions.	**1**	3

COLLECTIVITÉS ET GOUVERNANCE

RECHERCHE-ACTION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

En février 2012, un déraillement de train à Burlington, en Ontario, a causé la mort tragique de trois mécaniciens de locomotive de VIA et blessé plusieurs voyageurs. La Société travaille en collaboration avec les autorités qui mènent l'enquête sur l'accident, dont le Bureau de la sécurité des transports et son partenaire ferroviaire, le CN, qui détient la voie ferrée à l'endroit où le déraillement est survenu.

La très grande majorité des incidents liés à la sécurité ferroviaire se produisent à des croisements de la chaussée et de la voie, ou impliquent des piétons qui s'aventurent sur l'emprise du chemin de fer. Au premier trimestre de 2012, il s'est produit six incidents de ce genre et cinq personnes ont été blessées et tuées.

Ces types d'incidents sont souvent causés par des gens qui sous-estiment les dangers de s'aventurer sur l'emprise du chemin de fer ou qui essaient de traverser la voie devant un train. VIA a élaboré un programme de recherche-action exhaustif pour aider à sensibiliser le public à ces dangers.

VIA continue de travailler avec les collectivités, les écoles et les agences d'application de la loi pour déterminer les passages à niveau et les endroits à risque élevé. Par exemple, au premier trimestre, VIA a rencontré les autorités locales et la police du CN à Belleville (Ontario) dans le but de discuter de l'un de ces passages à niveau à risque élevé. Par conséquent, en consultation avec les collectivités et des partenaires de l'industrie, VIA a élaboré un plan exhaustif pour appuyer les futures activités de sensibilisation du public à la Semaine de la sécurité ferroviaire dans la région de Belleville.

VIA travaille aussi avec les propriétaires des propriétés privées où se trouvent des croisements de la chaussée et de la voie, afin de les encourager à éliminer ces sources de danger dans le cadre du programme de fermeture de passages à niveau de Transports Canada. Ces efforts, qui ont valu à VIA un prix de sécurité remis par l'Association des chemins de fer du Canada en 2011, sont demeurés une priorité au premier trimestre de 2012.

En outre, durant le premier trimestre de 2012, le directeur principal de la sécurité à VIA est devenu membre de la International Rail Safety Conference (IRSC). La IRSC offre un forum qui permet aux membres de la haute direction responsables de la gestion de la sécurité ferroviaire de partager leur expérience et les leçons retenues en vue d'améliorer globalement la sécurité ferroviaire.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction de l'entreprise, et de onze (11) autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est responsable de superviser la gestion et la direction stratégique de la Société, et rend compte des activités de VIA au Parlement.

Au cours du premier trimestre de 2012, une réunion du conseil d'administration et cinq réunions du Comité du conseil d'administration ont eu lieu. Le taux d'assiduité moyen des membres du conseil d'administration relativement à ces réunions a atteint 100 pour cent. Le total des frais cumulatifs des membres du conseil d'administration pendant cette période s'élève à 27 549 $.

LANGUES OFFICIELLES

Au premier trimestre de 2012, VIA n'a reçu aucune plainte au titre de la *Loi sur les langues officielles*, et il n'y avait pas de plaintes en suspens.

VIA a commandité le Rendez-vous de la Francophonie, événement associé à la Journée internationale de la Francophonie. Célébré le 20 mars de chaque année, l'événement fait la promotion de la langue française et de ses nombreuses expressions culturelles.

ACCÈS À L'INFORMATION ET CONFIDENTIALITÉ

VIA s'est engagée à répondre rapidement aux demandes d'information en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Au premier trimestre de 2012, VIA a reçu 12 nouvelles demandes, qui étaient en cours de traitement à la fin du trimestre.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

VIA travaille avec divers organismes caritatifs et sans but lucratif locaux, régionaux et nationaux pour offrir son soutien à l'occasion d'activités communautaires, de collectes de fonds et d'autres initiatives, et ce, partout au Canada. VIA offre des crédits-voyages promotionnels à des organismes admissibles. Les demandes de don peuvent être soumises sur le site Web de VIA.

Au premier trimestre de 2012, VIA a donné un total de 385 459,00 $ en crédits-voyages à 550 organismes de charité et sans but lucratif.

FRAIS LIÉS AUX DÉPLACEMENTS, À L'HÉBERGEMENT ET AUX CONFÉRENCES

Les frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences ci dessous ont été remboursés au premier trimestre de 2012 :

Paul G. Smith,
président du conseil d'administration : 586 $

Marc Laliberté,
président et chef de la direction – 6 943 $

Membres du Comité de gestion – 24 120 $

Membres du conseil d'administration : 16 140 $

Les frais de voyage remboursés aux membres du conseil d'administration reflètent la diversité des endroits où ils habitent.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre prenant fin le 31 mars 2012, comparativement au trimestre se terminant le 31 mars 2011. Il doit être lu parallèlement aux états financiers intermédiaires résumés non audités et aux notes afférentes.

Les états financiers intermédiaires résumés non audités sont établis conformément aux Normes internationales d'information financière (NIIF).

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

	Trimestres terminés le 31 mars			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	2012	2011	Var $	Var %
Produits voyageurs	**55,5**	57,1	(1,6)	(2,8)
Produits totaux	**60,7**	61,6	(0,9)	(1,5)
Charges d'exploitation	**(153,9)**	(142,6)	(11,3)	(7,9)
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement et les impôts sur les bénéfices	**(93,2)**	(81,0)	(12,2)	(15,0)
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	**79,5**	61,7	17,8	28,8
Amortissement du financement en capital reporté	**15,8**	11,3	4,5	39,8
Charges d'impôts sur les bénéfices	**(0,5)**	(0,1)	(0,4)	n/a
Bénéfice net et résultat étendu du trimestre	**1,6**	(8,1)	9,7	119,6

Les produits ont diminué de 1,5 pour cent par rapport à l'année dernière; les voyageurs-milles ont enregistré une baisse de 3,9 pour cent, résultat contrebalancé en partie par des rendements accrus réalisés dans le corridor Québec – Windsor et sur les liaisons long parcours et touristiques.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 11,3 millions de dollars, principalement en raison de la hausse des coûts associés aux avantages sociaux des employés.

Il en ressort que la perte d'exploitation avant le financement du gouvernement du Canada, l'amortissement du financement en capital reporté et les impôts sur les bénéfices a augmenté de 12,2 millions de dollars.

Points saillants du trimestre

Comparativement au trimestre terminé le 31 mars 2011 :

- Les produits ont reculé de 1,5 pour cent et totalisent 60,7 millions de dollars pour le trimestre;
- Les charges d'exploitation avant l'impôt sur les bénéfices et l'amortissement du financement en capital reporté ont augmenté de 7,9 pour cent et se chiffrent à 153,9 millions de dollars pour le trimestre;
- Le financement par le gouvernement du Canada a augmenté de 17,8 millions de dollars et s'élève à 79,5 millions de dollars pour le trimestre;
- Le bénéfice net se chiffre à 1,6 million de dollars pour le trimestre, comparativement à une perte de 8,1 millions de dollars réalisée pendant le même trimestre en 2011.

2. POINTS SAILLANTS DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

a) Produits voyageurs

	PRODUITS (EN MILLIONS DE DOLLARS) Trimestres terminés le 31 mars				VOYAGEURS-MILLES (EN MILLIONS) Trimestres terminés le 31 mars			
	2012	2011	Var $	Var %	**2012**	2011	Var $	Var %
Corridor Est	**36,8**	37,3	(0,5)	(1,3)	**112,5**	116,6	(4,1)	(3,5)
Sud Ouest Ontario	**10,8**	11,9	(1,1)	(9,2)	**29,5**	33,0	(3,5)	(10,6)
Océan	**3,0**	2,6	0,4	15,4	**13,7**	12,2	1,5	12,3
Canadien	**3,7**	3,7	0,0	0,0	**16,1**	15,4	0,7	4,5
Liaisons obligatoires	**0,8**	1,2	(0,4)	(33,3)	**4,0**	5,8	(1,8)	(31,0)
Autres	**0,4**	0,4	0,0	0	-	-	-	-
TOTAL	**55,5**	57,1	(1,6)	(2,8)	**175,8**	183,0	(7,2)	(3,9)

Les produits voyageurs totalisent 55,5 millions de dollars pour le trimestre, soit une baisse de 2,8 pour cent comparativement à la même période l'année dernière. Cette baisse découle d'un taux d'achalandage inférieur, lequel est dû aux conditions hivernales plus douces enregistrées dans le Corridor (favorisant le transport en voiture) combinées à la concurrence accrue des transporteurs aériens et des entreprises d'autocars dans le Corridor (notamment le lancement de nouveaux services aériens dans le Sud Ouest de l'Ontario). La diminution de l'achalandage a été contrebalancée en partie par des rendements accrus réalisés dans le corridor Québec – Windsor, ainsi que sur les liaisons long parcours et touristiques, grâce au programme de gestion des produits de la Société.

Pour le trimestre :

- Les produits du Corridor-Est sont en baisse de 1,3 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par une diminution de l'achalandage (3,5 pour cent moins de voyageurs-milles), contrebalancée en partie par des rendements supérieurs (+ 2,3 pour cent). La diminution des voyageurs-milles au cours du trimestre s'est révélée plus importante que celle du nombre de voyageurs, ce qui signifie que la baisse de l'achalandage a affecté les marchés des trajets complets.
- Les produits du SOO ont diminué de 9,2 pour cent, également en raison d'une baisse de l'achalandage (10,6 pour cent moins de voyageurs-milles), compensée partiellement par des rendements plus importants (+1,5 pour cent).
- Les produits de l'*Océan* ont grimpé de 15,4 pour cent en raison de la hausse du volume (12,3 pour cent plus de voyageurs-milles) conjuguée à des rendements supérieurs (+ 2,8 pour cent).
- Les produits du *Canadien* sont demeurés stables. Le taux d'achalandage a augmenté comparativement à l'année dernière (4,5 pour cent plus de voyageurs-milles). Les rendements ont cependant diminué (-4,3 pour cent), ce qui s'explique par l'augmentation de l'achalandage en classe Économie, où les tarifs moyens sont inférieurs à ceux de la classe Voiture-lits.
- Les liaisons essentielles ont généré des produits moins élevés (-33,3 pour cent), une baisse directement attribuable à la situation touchant la liaison Montréal – Gaspé. Cette liaison ferroviaire ne peut être assurée jusqu'à Gaspé en raison de la mauvaise condition de la voie. Le train doit donc s'arrêter à Campbellton, d'où les voyageurs sont transférés vers Gaspé en autocar. Cette situation a eu des répercussions négatives sur l'achalandage.

b) Charges d'exploitation

En millions de dollars canadiens	Trimestres terminés le 31 mars			
	2012	2011	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux	**72,1**	66,4	5,7	8,6
Exploitation des trains et carburant	**32,4**	29,3	3,1	10,6
Autres	**52,6**	52,1	0,5	1,0
(Gain) perte non matérialisé sur les intruments financiers dérivés	**(2,4)**	(4,0)	1,6	40,0
(Gain) perte matérialisé sur les instruments financiers dérivés	**(0,8)**	(1,2)	0,4	33,3
Charges d'exploitation avant amortissement du financement en capital différé et impôts sur les bénéfices	**153,9**	142,6	11,3	7,9
Impôts sur les bénéfices	**0,5**	0,1	0,4	n/a
CHARGES D'EXPLOITATION TOTALES AVANT AMORTISSEMENT DU FINANCEMENT EN CAPITAL DIFFÉRÉ	**154,4**	142,7	11,7	8,2

Pour le trimestre :

- Les charges d'exploitation avant l'amortissement du financement en capital reporté et l'impôt sur les bénéfices ont augmenté de 11,3 millions de dollars et totalisent 153,9 millions de dollars pour le trimestre. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation des coûts de rémunération et avantages sociaux (attribuable à la hausse des coûts des avantages sociaux des employés) ainsi que des coûts d'exploitation ferroviaire du carburant supérieurs (incluant l'incidence des gains réalisés sur la couverture du carburant.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 178,6 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 26,5 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2011. Les investissements en immobilisations ont totalisé 43,3 millions de dollars pour le trimestre.

- Des investissements de 19,2 millions de dollars ont été réalisés dans d'importants projets d'infrastructure, surtout dans la subdivision Kingston du CN de la liaison Montréal – Toronto. On travaille actuellement à l'ajout de sections de troisième voie entre Montréal et Toronto afin de réduire la congestion au minimum.
- Un total de 19,4 millions de dollars a été investi dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 8,7 millions de dollars dans le projet de remise à neuf du parc de locomotives F-40, 4,8 millions de dollars dans les projets de voiture Parc prototype et de modernisation AES 1, et 2,5 millions de dollars dans le projet de remise à neuf du parc de voitures LRC.
- Des investissements se chiffrant à 2,6 millions de dollars ont été effectués dans des projets de technologie de l'information au cours du trimestre.
- Au total, 1,2 million de dollars ont été investis dans les projets d'amélioration des gares.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 15,0 millions de dollars au 31 mars 2012, en hausse de 1,7 million de dollars comparativement au 31 décembre 2011.

L'amélioration de la position de trésorerie connue pendant le trimestre est attribuable aux produits engendrés par la vente de propriétés, d'installations, de matériel roulant et d'actifs incorporels.

5. ANALYSE DES RISQUES

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS Des retards importants dans les projets d'infrastructure ou de matériel roulant ou encore une augmentation des coûts des projets pourraient avoir un effet négatif sur le rendement financier de VIA.		Les problèmes liés aux échéanciers de production de projets spécifiques liés au matériel roulant se sont produits et pourraient retarder la concrétisation des avantages prévus à la fin de ces projets. VIA a, depuis le début de l'année, mis fin à la portion restante du contrat Renaissance ainsi qu'à une portion du contrat pour les voitures LRC étant donné l'incapacité du fournisseur à respecter la cédule de livraison. Une nouvelle cédule pour la finalisation des travaux est présentement en développement.
PRODUITS VOYAGEURS Les produits voyageurs et l'achalandage sont en baisse depuis le quatrième trimestre du 2011.		VIA continue de mettre en œuvre des initiatives visant à atténuer l'incidence du ralentissement de la croissance sur les produits voyageurs. Ces initiatives comprennent l'optimisation des liaisons entre Montréal, Ottawa et Toronto, l'introduction d'un produit à tarif réduit et les améliorations à la technologie de l'information qui appuient les initiatives de gestion de la capacité.
FINANCEMENT D'EXPLOITATION VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation.		La Société cherche à créer et à mettre en œuvre une série d'initiatives visant à amoindrir son déficit, notamment en réduisant les coûts et en augmentant les produits. En outre, VIA continue de travailler avec Transports Canada afin de résoudre le problème lié au déficit d'exploitation et d'élaborer des solutions de financement durables.
RÉGIMES DE RETRAITE Les charges de retraite pourraient augmenter de façon significative étant donné les taux d'actualisation projetés et de la démographie.		L'équipe de direction va proposer des changements aux régimes de retraite de façon à minimiser les augmentations de coûts et viser à contenir les coûts autant que possible.

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS VIA devra continuer d'investir dans le matériel roulant, les gares, les systèmes de maintenance, les installations et la technologie de l'information après 2011, quand l'actuel programme d'investissements sera terminé.		La Société collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants en financement d'immobilisations et s'assurer de disposer du financement d'immobilisations nécessaire pour exécuter son mandat. VIA a reçu une enveloppe de 60 millions de dollars pour l'exercice 2012-2013 cependant du financement en capital demeure requis pour les années futures.
DÉPARTS À LA RETRAITE DE MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE VIA dépend de l'ensemble des compétences spécialisées des mécaniciens qui conduisent ses locomotives. Plus de la moitié des mécaniciens de locomotive de VIA pourraient prendre leur retraite d'ici la fin de l'année 2015. D'ailleurs, si VIA devait être confrontée à un roulement important de son groupe de mécaniciens de locomotive, cela nuirait sérieusement à ses activités.		En décembre 2010, la Société a lancé un programme pour former de nouveaux mécaniciens de locomotive. Le premier groupe devrait terminer le programme en 2012. Un autre groupe de participants a entamé le programme en octobre 2011, et un groupe supplémentaire a débuté en 2012; ils termineront le programme à la fin de 2012.
FLUCTUATIONS DU COÛT DU CARBURANT Le carburant constitue un élément de coût important dans l'exploitation du rail voyageurs, et ce coût pourrait varier considérablement par rapport aux estimations de VIA en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant.		La stratégie de couverture éprouvée de VIA ajoute de la certitude quant au coût futur du carburant et peut retarder l'impact des fluctuations de prix du carburant. Puisque les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre le risque de change. De plus, la consommation de carburant est en baisse par rapport aux années précédentes, grâce à l'introduction des locomotives rénovées ainsi qu'à d'autres initiatives visant à réduire la consommation de carburant.
INCIDENTS À DES PASSAGES À NIVEAU Les trains de VIA empruntent de nombreux passages à niveau protégés et non protégés que peuvent traverser des véhicules, et où des incidents/ accidents peuvent survenir.		VIA a élaboré un programme de fermeture et d'amélioration des passages à niveau (protection, clôtures). Les représentants de VIA travaillent activement avec les collectivités et les propriétaires de terrains qui comportent des passages à niveau. Ce programme a pour objectif de fermer les passages à niveau, là où cela est possible, et de renforcer la sensibilisation du public aux dangers potentiels qu'ils représentent.

CROISSANT STABLE DÉCROISSANT

6. APERÇU

Le rendement des produits a été inférieur aux attentes pendant le trimestre, puisque l'achalandage a continué de diminuer.

Compte tenu de la situation actuelle, VIA a mis en place son plan de contingence visant à réduire au minimum les effets négatifs que la conjoncture économique incertaine et la concurrence soutenue exercée par les transporteurs aériens et les entreprises d'autocars ont eu sur les produits enregistrés pendant le trimestre. Ce plan compte des initiatives afin de stimuler les produits, ainsi que des mesures permettant de s'assurer que les dépenses sont réduites de façon à respecter les niveaux de financement autorisés.

VIA continue également de peaufiner ses services, horaires et tarifs de façon à mieux servir les marchés, et intégrer le rail passager avec d'autres modes de transport publics.

Parallèlement, VIA met l'accent sur la conclusion de ses projets d'investissements en immobilisations et veillera à ce que le rail voyageurs offre une valeur accrue à un plus grand nombre de voyageurs canadiens, tout en maîtrisant de manière rigoureuse ses charges d'exploitation.

ÉTATS FINANCIERS

INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

TRIMESTRE TERMINÉ LE 31 MARS 2012

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que des contrôles internes qu'elle considère comme nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies significatives.

La direction veille aussi à ce que tous les autres renseignements fournis dans ce rapport financier trimestriel concordent, s'il y a lieu, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de la société, à la date et pour les périodes visées dans les états financiers trimestriels.

Président
et chef de la direction,

Marc Laliberté

Le chef, Services financiers
et administration,

Robert St-Jean, CA

Montréal, Canada
Le 29 mai 2012

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RESUMÉS

État de la situation financière

Au 31 mars 2012	31 mars 2012 (non audités)	31 décembre 2011 (audités)
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**14 965 $**	13 253 $
Comptes clients	**9 852**	10 707
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**8 462**	11 147
À recevoir du gouvernement du Canada	**7 323**	-
Instruments financiers dérivés	**4 304**	2 225
Stocks	**21 836**	21 287
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 8)	**16 488**	24 022
	83 230	82 641
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 6)	**826 718**	814 876
Immobilisations incorporelles (NOTE 7)	**351 904**	337 182
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 8)	**11 484**	9 881
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 11)	**185 649**	186 937
	1 375 755	1 348 876
Total des actifs	**1 458 985 $**	1 431 517 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 9)	**101 779 $**	103 841 $
Provisions (NOTE 10)	**15 686**	18 050
Financement du gouvernement du Canada reporté	-	6 148
Instruments financiers dérivés	**818**	1 173
Produits reportés	**35 472**	26 734
	153 755	155 946
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des prestations constituées (NOTE 11)	**35 676**	35 425
Passifs d'impôt différé	**411**	-
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	**495**	566
	36 582	35 991
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 12)	**1 171 224**	1 143 800
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions	**9 300**	9 300
Résultats non distribués	**88 124**	86 480
	97 424	95 780
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 458 985 $**	1 431 517 $

Engagements (notes 13)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

Approuvé au nom du conseil,

Eric L. Stefanson, FCA
Administrateur et président
du Comité de la vérification, des risques et des finances

Paul G. Smith
Administrateur et président du conseil

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RESUMÉS

État des résultats et du résultat global

Trimestre terminé le 31 mars	2012	2011
PRODUITS		
Voyageurs	**55 477 $**	57 067 $
Autres	**5 212**	4 580
	60 689	61 647
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	**72 139**	66 404
Exploitation des trains et carburant	**32 388**	29 344
Gares et autres biens	**9 407**	9 588
Marketing et ventes	**7 704**	7 572
Matériel de maintenance	**8 173**	9 319
Coûts des fournitures à bord des trains	**3 266**	3 195
Taxes d'exploitation	**2 487**	3 122
Frais professionnels	**1 980**	1 472
Amortissement et pertes sur dépréciation et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 6 ET 7)	**15 612**	11 617
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(2 434)**	(3 996)
Gain réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(802)**	(1 220)
Autres	**3 986**	6 266
	153 906	142 683
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	**93 217**	81 036
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**79 495**	61 715
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 12)	**15 852**	11 324
Résultats avant impôts	**2 130**	(7 997)
Dépense d'impôts sur les résultats	**486**	84
RÉSULTATS NETS ET RÉSULTAT GOBAL POUR LA PÉRIODE	**1 644 $**	(8 081) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

État des variations de l'avoir de l'actionnaire

Trimestre terminé le 31 mars	2012	2011
SOLDE AU DÉBUT DE LA PÉRIODE	**95 780 $**	75 630 $
Résultats nets et résultat global de la période	**1 644**	(8 081)
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	**97 424 $**	67 549 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RESUMÉS

État des flux de trésorerie

Pour la période terminée le 31 mars	2012	2011
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultats nets et résultat global pour la période	**1 644 $**	(8 081) $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation:		
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	**13 729**	11 089
Pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**1 954**	627
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**(71)**	(99)
Amortissement du financement en capital reporté	**(15 852)**	(11 324)
Revenu d'intérêts	**(229)**	(242)
Impôts différés	**411**	-
Variation de la juste valeurs des instruments financiers (fonds de renouvellement des actifs)	**(374)**	(456)
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(2 434)**	(3 996)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	**(7 459)**	(35 841)
Variation de l'actif au titre des prestations constituées	**1 288**	(1 951)
Variation du passif au titre des prestations constituées	**251**	301
Variation des autres passifs non courants	-	(66)
Sorties de fonds nettes utilisées pour les activités d'exploitation	**(7 142)**	(50 039)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital	**43 276**	66 671
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**4 524**	(6 671)
Entrées de fonds nettes générés par les activités de financement	**47 800**	60 000
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	**(24 584)**	(39 836)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du fonds de renouvellement des actifs	**30 889**	43 723
Variation des comptes founisseurs et charges à payer des projets en capital	**(3 233)**	(18 386)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(43 270)**	(55 777)
Intérêts reçus	**229**	242
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**1 023**	56
Sorties de fonds nettes liées aux activités d'investissement	**(38 946)**	(69 978)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de la période	**1 712**	(60 017)
Solde au début de la période	**13 253**	76 829
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	**14 965 $**	16 812 $
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	**6 418 $**	2 188 $
Placements à court terme	**8 547**	14 624
	14 965 $	16 812 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intermédiaires résumés.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES RÉSUMÉS

AU 31 MARS 2012 (NON AUDITÉS)

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le siège social de la Société est situé au 3 Place Ville-Marie, Montréal (Québec). La Société s'emploie à offrir la meilleure expérience de voyage au Canada. Sa mission est de travailler ensemble pour dépasser les attentes de nos clients à chaque occasion. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes. Les activités de la Société sont considérées comme étant saisonnière puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes en décembre.

Ces états financiers intermédiaires résumés ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 29 mai 2012.

2. BASE DE PRÉSENTATION

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

L'article 83 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* stipule que la plupart des sociétés d'État mères doivent préparer et rendre public un rapport financier trimestriel pour les périodes ouvertes à compter du 1er avril 2011, et que ce rapport doit être conforme à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État.

Ces états financiers intérimaires résumés non audités ont été préparés conformément à l'IAS 34, « Information financière intermédiaire ». Ces états financiers intermédiaires résumés doivent être lus conjointement avec les états financiers audités de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2011 qui ont été préparé selon les IFRS.

B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

Ces états financiers intermédiaires résumés sont présentés en dollars canadiens, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société. Toutes les informations financières sont présentées en dollars canadiens et ont été arrondies au millier près pour les états financiers intermédiaires résumés de la Société et au million près dans les notes aux états financiers intermédiaires résumés.

3. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables appliquées pour ces états financiers intermédiaires résumés non audités sont présentées dans la note 4 afférente aux états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2011. Ces conventions comptables ont été appliquées de la même manière pour toutes les périodes présentées.

4. ESTIMATIONS ET HYPOTHÈSES COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers intermédiaires résumés exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actif et passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments de passif éventuels à la date des états financiers. Les résultats réels reliés à ces estimations et hypothèses pourraient nécessiter des ajustements importants à la valeur comptable dans les exercices futures pour les actifs et passifs affectés.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées à intervalle régulier. Les révisions d'estimations comptables sont prises en compte dans la période au cours de laquelle l'estimation a été révisée. Les principales sources d'incertitude relative aux estimations sont présentées dans la note 5 des états financiers annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2011.

5. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et du résultat global d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la Société présente un résultat net d'exploitation différent pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des IFRS. Ces écarts sont les suivants :

Trimestre terminé le 31 mars	2012	2011
Résultats nets et résultat global de l'exercice	**1,6**	(8,1)
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissement d'immobilisations corporelles et incorporelles	**13,7**	11,1
Pertes sur dépréciation et cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**2,0**	0,6
Amortissement du financement en capital reporté	**(15,9)**	(11,3)
Avantages du personnel devant être financés au cours des années subséquentes	**1,6**	(1,6)
Charge d'impôts différés	**0,4**	-
Gain net non réalisé sur les instruments financiers dérivés	**(2,4)**	(4,0)
Ajustement pour les courus de rémunération	**(5,9)**	(5,5)
Augmentation de la juste valeur des investissements	**(0,4)**	(0,5)
Autres	-	0,4
Déficit de financement de l'exploitation de l'exercice	**(5,3)**	(18,9)

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31 décembre 2011	Additions	Disposition ou mises hors service	31 mars 2012
Coût :				
Terrains	9,6	0,2	-	**9,8**
Matériel roulant	823,4	11,6	(10,7)	**824,3**
Bâtiments de maintenance	138,4	-	(0,2)	**138,2**
Gares et installations	64,2	16,0	-	**80,2**
Infrastructures (propriété de la société)	164,6	0,9	-	**165,5**
Améliorations locatives	73,6	-	(0,2)	**73,4**
Machinerie et équipement	36,2	0,2	(0,1)	**36,3**
Matériel informatique	12,7	-	(0,7)	**12,0**
Autres immobilisations corporelles	22,5	-	(0,3)	**22,2**
Coût total	1 345,2	28,9	(12,2)	**1 361,9**
Amortissement cumulé et dépréciation :				
Matériel roulant	386,5	6,9	(7,6)	**385,8**
Bâtiments de maintenance	83,6	1,0	-	**84,6**
Gares et installations	29,5	0,6	-	**30,1**
Infrastructures (propriété de la Société)	51,4	1,1	-	**52,5**
Améliorations locatives	49,2	0,6	(0,2)	**49,6**
Machinerie et équipement	27,1	0,3	(0,1)	**27,3**
Matériel informatique	9,8	0,3	-	**10,1**
Autres immobilisations corporelles	19,6	-	-	**19,6**
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	656,7	10,8	(7,9)	**659,6**
Projets en cours de réalisation	126,3	26,4	(28,4)	**124,3**
Immobilisations corporelles mises hors service	0,1	-	-	**0,1**
Valeur nette totale	814,9	44,5	(32,7)	**826,7**

7. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	31 décembre 2011	Additions	Disposition ou mises hors service	Reclassifications	31 mars 2012
Coût:					
Logiciels développés à l'interne	54,3	2,1	-	-	**56,4**
Droits d'accès aux infrastructures	173,4	0,6	-	-	**174,0**
Autres actifs intangibles	3,5	-	-	-	**3,5**
Coût total	231,2	2,7	-	-	**233,9**
Amortissement cumulé et dépréciation:					
Logiciels développés à l'interne	46,9	1,1	-	0,7	**48,7**
Droits d'accès aux infrastructures	43,9	1,6	-	-	**45,5**
Autres actifs intangibles	1,5	-	-	(0,7)	**0,8**
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	92,3	2,7	-	-	**95,0**
Projets en cours de réalisation	198,3	16,8	(2,1)	-	**213,0**
Valeur nette totale	337,2	16,8	(2,1)	-	**351,9**

8. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les changements du solde de fermeture du fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations suivantes au cours de la période :

	31 mars 2012	31 décembre 2011
Solde au début de de la période	**33,9**	40,9
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	**1,1**	0,5
Revenus de placements	**0,1**	0,4
Variation de la juste valeur	**0,3**	0,4
Moins : Retraits effectués pendant l'exercice	**(7,5)**	(8,3)
Solde à la fin de la période	**27,9**	33,9

9. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

	31 mars 2012	31 décembre 2011
Salaires à payer et courus	**43,9**	39,6
Comptes fournisseurs - Immobilisations	**23,3**	26,6
Comptes fournisseurs - autres	**26,8**	29,5
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	**7,1**	7,0
Autres	**0,7**	1,1
	101,8	103,8

10. PROVISIONS

La balance des provisions inclus :

	31 décembre 2011	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	31 mars 2012
Coûts environnementaux	0,2	-	-	-	-	**0,2**
Litiges et risques contractuels	14,5	6,6	(4,0)	(4,5)	-	**12,6**
Restructuration	3,0	-	(0,5)	-	-	**2,5**
Autres	0,4	-	-	-	-	**0,4**
Provisions totales	18,1	6,6	(4,5)	(4,5)	-	**15,7**

LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

Le 26 février 2012, un déraillement de train causant des décès s'est produit. Un recours collectif a été déposé à la cour de justice de l'Ontario. La Société a enregistré une provision reliée à cet accident.

En mars 2012, la Société a réglé un dossier en suspens devant le Conseil Canadien des relations industrielles (CCRI) reliée à la restructuration du son personnel en 1997. Le Société ne provisionne plus cette cause d'arbitrage.

11. AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés incluant des assurances médicales, dentaires et vie à la retraite. La Société offre également des avantages long terme aux employés tel que des prestations auto assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail, des indemnités d'invalidité de longue durée ainsi que la continuité de la couverture des avantages sociaux pour les employés en congé d'invalidité de longue durée. Les évaluations actuarielles pour les avantages du personnel sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

A) RÉGIMES DE RETRAITE ET RÉGIMES DE PRESTATIONS POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 mars, les principaux résultats des évaluations, excluant les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail, sont les suivants :

	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	31 mars 2012	31 décembre 2011	31 mars 2012	31 décembre 2011
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES:				
Solde de début de la période	**1 860,5**	1 593,5	**16,8**	13,6
Coût des services rendus au cours de la période	**7,2**	24,7	**0,2**	0,4
Intérêts débiteurs	**20,8**	87,2	**0,2**	0,8
Modification du régime	-	-	-	0,6
Cotisations des salariés	**2,6**	10,1	-	-
Prestations versées	**(23,4)**	(92,8)	**(0,2)**	(0,6)
Pertes actuarielles	-	237,8	-	2,0
Solde à la fin de la période	**1 867,7**	1 860,5	**17,0**	16,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES:				
Solde au début de la période	**1 586,1**	1 588,2	-	-
Gains anticipés sur les actifs des régimes	**22,4**	97,7	-	-
Pertes actuariels	-	(61,2)	-	-
Cotisations de l'employeur	**11,1**	44,1	**0,2**	0,6
Cotisations des salariés	**2,6**	10,1	-	-
Prestations versées	**(23,4)**	(92,8)	**(0,2)**	(0,6)
Solde à la fin de la période	**1 598,8**	1 586,1	-	-

Trimestre terminé le 31 mars	2012	2011
Composante de la charge constatée au titre des prestations déterminées:		
Coût des services rendus au cours de la période	**7,2**	6,4
Intérêts débiteurs	**20,8**	21,6
Rendement attendu des actifs des régimes	**(22,4)**	(24,2)
Pertes actuarielles encourues dans la période	**7,0**	0,3
Charge constatée au titre des prestations déterminées	**12,6**	4,1
Composante de la charge des avantages postérieurs à l'emploi:		
Coût des services rendus au cours de la période	**0,2**	0,1
Intérêts débiteurs	**0,2**	0,2
Coûts des services passés	**0,1**	0,1
Charge constatée des prestations postérieurs à l'emploi	**0,5**	0,4

Montant comptabilisé dans l'état de la situation financière :

	Regimes de retraite		Regimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	31 mars 2012	31 décembre 2011	31 mars 2012	31 décembre 2011
Obligation au titre des prestations constituées	**(1 867,7)**	(1 860,5)	**(17,0)**	(16,8)
Juste valeur des actifs des régimes	**1 598,8**	1 586,1	-	-
Déficit	**(268,9)**	(274,4)	**(17,0)**	(16,8)
Coût non amorti des services passés	-	-	**0,6**	0,7
Coût non amorti des pertes actuarielles	**454,5**	461,3	**3,6**	3,6
Actif (passif) au titre des prestations constituées	**185,6**	186,9	**(12,8)**	(12,5)

B) AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG-TERME

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 mars, les principaux résultats des évaluations pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantage du personnel à long-terme sont les suivants :

	31 mars 2012	31 décembre 2011
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES:		
Solde de début de la période	**22,2**	20,9
Coût des services rendus au cours de la période	**1,3**	5,0
Intérêts débiteurs	**0,2**	1,0
Prestations versées	**(1,5)**	(6,6)
Pertes actuarielles	-	1,9
Solde à la fin de la période	**22,2**	22,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES:		
Solde au début de la période	-	-
Cotisations de l'employeur	**1,5**	6,6
Prestations versées	**(1,5)**	(6,6)
Solde à la fin de la période	-	-

Composante de la charge constatée au titre des prestations déterminées :

[illegible]	2012	2011
Coût des services rendus au cours de la période	**1,3**	1,3
Intérêts débiteurs	**0,2**	0,2
Coût total	**1,5**	1,5

Montant comptabilisé dans l'état de la situation financière :

	31 mars 2012	31 décembre 2011
Obligation au titre des prestations constituées	**(22,2)**	(22,2)
Juste valeur des actifs des régimes	-	-
Passif au titre des prestations constituées	**(22,2)**	(22,2)

C) SOMMAIRE DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES RÉGIMES D'AVANTAGE DU PERSONNEL POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME.

Total des montants comptabilisés dans l'état de la situation financière :

	31 mars 2012	31 décembre 2011
Actifs :		
Régime de retraite	**185,6**	186,9
Passifs :		
Prestations postérieurs à l'emploi	**(12,8)**	(12,5)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(22,2)**	(22,2)
Coûts de restructuration du réseau	**(0,7)**	(0,7)
Total	**(35,7)**	(35,4)

Total des montants comptabilisés dans l'état des résultats et du résultat global :

Trimestre terminé le 31 mars	2012	2011
Régimes de retraite	**12,6**	4,1
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**0,5**	0,4
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**1,5**	1,5
Total	**14,6**	6,0

Le total des composantes du coût est présenté dans le poste 'Rémunération et avantages du personnel à l'état du résultat et du résultat global.

12. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente le solde non-amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles et incorporelles.

	31 mars 2012	31 décembre 2011
Solde au début de la période	**1 143,8**	965,6
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**43,3**	224,7
Amortissement du financement en capital reporté	**(15,9)**	(46,5)
Solde à la fin de la période	**1 171,2**	1 143,8

13. ENGAGEMENTS

Au 31 mars 2012, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 137,6 millions de dollars (31 décembre 2011 : 182,8 millions de dollars) reliés principalement à des projets d'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des deux prochaines années.

Durant le premier trimestre 2012, la Société a décidé de canceller certains contrats importants reliés à des projets d'entretien de son matériel roulant. Ces annulations ont entraînées une réduction du montant des engagements, cependant les coûts nécessaires à l'achèvement de ces projets auront un impact financier sur la Société.

14. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont exposés aux mêmes risques qui ont été présentés dans les états financiers annuels IFRS pour l'exercice clos le 31 décembre 2011.

15. ÉVÉNEMENT SUBSÉQUENT

En avril 2012, la Société a cancellé un contrat avec un fournisseur relié à un projet d'entretien de son matériel roulant. La valeur totale de ce contrat était de 75,0 millions de dollars. Le montant des travaux en cours s'élevait à 16,0 millions de dollars au 31 mars 2012. La Société n'est pas présentement en mesure d'estimer l'impact financier relié à cet événement.